



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Brandt, L. O.: Zollvereine : der mitteleuropäische Zollverein - Der
Imperialismus in England - Panamerika

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Zollvereine

Der mitteleuropäische Zollverein — Der Imperialismus in England —
Panamerika

Von E. O. Brandt in Düsseldorf



Das Interesse unsrer Tage wird vorwiegend von den Verhandlungen in Anspruch genommen, die in Deutschland und rings um uns über die Neugestaltung der Handelspolitik stattfinden. Bei dieser Gelegenheit wird auch die alte Frage einer größeren Zollunion Deutschlands mit seinen Nachbarländern wohl hie und da erörtert; sie hat in der letzten Zeit wieder eine neue Beleuchtung durch die Anträge des Grafen von Schwerin-Löwitz auf dem siebenten internationalen landwirtschaftlichen Kongress erfahren, der in Rom vom 13. bis 17. April 1903 getagt hat. Wir kommen auf diese Anträge noch zu sprechen. Es verlohnt sich, einmal auf die Frage des mitteleuropäischen Zollvereins im einzelnen einzugehen, weil sich der Blick weitet, wenn wir sie in ihren Folgen ganz durchdenken. Notwendig müssen sich daran Betrachtungen über die Pläne für große Zollunionen anschließen, die in andern Ländern aufgetaucht sind. Die kritische Betrachtung dieser Pläne ist auch deshalb nützlich, weil der Bund der Landwirte mit dem Begriff des „geschlossenen Wirtschaftsgebiets,“ der dabei eine große Rolle spielt, neuerdings viel arbeitet, ja eigentlich seine Grundsätze auf der Einbildung aufgebaut hat, man könne auch Deutschland zu einem solchen „geschlossenen Handelsstaate“ machen. Und zwar geschieht dies ausdrücklich unter dem Hinweis darauf, daß die großen Weltreiche einen solchen Zustand ganz oder teilweise schon verwirklicht hätten. Wir werden bei unsern Betrachtungen mehrfach auf diesen Gedankengang stoßen. Diese sollen sich nun nicht in Einzelheiten verlieren, sondern nur die wichtigsten Grundgedanken hervorheben. Wer eine eingehendere Unterrichtung wünscht, sei auf die Arbeiten von Professor Dr. Sartorius von Waltershausen in der Zeitschrift für Sozialwissenschaft (1900 und 1902), von Professor Dr. Diekel in der Nation (1900) und von Dr. Arndt in seinem Buche „Wirtschaftliche Folgen der Entwicklung Deutschlands zum Industriestaat“ (Berlin, 1899) verwiesen, deren Ergebnisse von uns zum Teil benutzt worden sind.

Es haben sich in neuerer Zeit drei nationale Gebiete volkswirtschaftlich gewaltig entwickelt, Rußland und die Vereinigten Staaten von Nordamerika, die beide über so große Bodenflächen gebieten, daß sie, wie man behauptet, am ehesten noch die Forderung erfüllen können, ein vollständiges Gleichgewicht der Gütererzeugung und des Güterverbrauchs innerhalb ihrer eignen Grenzen herzustellen, d. h. ein sogenanntes geschlossenes Wirtschaftsgebiet zu sein. Ein

drittes Gebiet, England mit seinen Kolonien, ist nach dieser Anschauung in ähnlicher Lage. Angesichts dieser Entwicklung hat man sich gesagt: Die alten europäischen Kulturvölker verfügen nicht über so große Räume, sie können auf ihrem Boden eine wachsende Bevölkerung kaum mehr ernähren, die Erzeugung ihrer Gewerbe nicht im Innern unterbringen, sie können der gleichmäßigen, gewaltigen, festen Zollgrenze jener Staaten nichts ähnliches entgegensetzen; sie müssen sich also vereinigen, wenn sie jenen großen, volkswirtschaftlich so mächtigen Ländermassen das Gleichgewicht halten wollen. Ist es auch ausgeschlossen, dies durch eine politische Einigung, durch ein vollständiges Aufgehen der europäischen Länder ineinander zu erreichen, so muß man mindestens größere Zollvereine schaffen. Aus dieser Gedankenreihe ist der Plan einer mitteleuropäischen Zollunion entsprungen.

Bevor wir ihn im einzelnen betrachten, wollen wir noch einige Bemerkungen vorausschicken.

Unter einer Zollunion verstehen wir im großen und ganzen — es kommen davon allerlei Abweichungen vor — die Vereinigung von zwei oder mehreren politisch selbständigen und selbständig bleibenden Staaten zu dem Zweck, eine gemeinsame Zoll- und Handelspolitik zu treiben. Das Gebiet der Zollunion umschließt eine Zollgrenze, im Innern herrscht im wesentlichen annähernd Zollfreiheit, die Zölle werden von einem gleichförmig organisierten Beamtenapparat erhoben und nach einem bestimmten Verhältnis verteilt. So ist seinerzeit der Deutsche Zollverein 1828 entstanden, der jetzt noch die Grundlage unserer Zollpolitik ist. Auch er geht über die Grenzen Deutschlands noch hinaus, da er Luxemburg mit umfaßt.

Die Zollunion hat deshalb große Vorzüge, weil sie auf größerem Gebiet im Innern eine reichere Absatzgelegenheit schafft und die Zolleinnahmen mindestens dadurch vermehrt, daß die Ausgaben, die Verwaltungskosten, verringert werden. Daß die Ausgaben einer gemeinsamen Zollverwaltung viel geringer sind, als die vieler kleiner Volkswirtschaften, kann man sich am besten klar machen, wenn man sich vorstellt, daß vor 1828 jeder deutsche Staat eine Zollgrenze hatte und die Zollverwaltung selbständig führte. Wie viele Hunderte von Meilen Zollgrenze sind nach der Errichtung des Zollvereins weggefallen, und damit die Kosten für ihre Überwachung und die Zollverwaltung! In der Übergangszeit spielen ja natürlich auch die plötzlich wegfallenden Zolleinnahmen für die eine Zollunion abschließenden Staaten eine Rolle. Sie werden aber ausgeglichen durch eine Verringerung der Ausgaben und durch die erfahrungsgemäß zunehmende Produktivität der Volkswirtschaft. Immerhin können diese Summen ins Gewicht fallen, vor allem bei einem Staate, der seine Einnahmen vorwiegend auf den Zöllen aufgebaut hat. Professor Sartorius von Waltershausen berechnet, daß wenn Österreich-Ungarn, die Niederlande, die Schweiz und Dänemark mit Deutschland eine Zollunion eingingen, Deutschland plötzlich einen Ausfall an seinen Zöllen von etwa 95 Millionen Mark hätte.

Von Bedeutung für die Volkswirtschaft ist es, daß das Gebiet, auf dem sie betrieben wird, geographisch abgerundet ist, daß es vor allem den ungehinderten Zugang zu allen Meeren und schiffbaren Flüssen hat. Wie lange ist es her,

daß Preußen und Süddeutschland vom Meere vollständig abgeschlossen waren, wenigstens von der Nordsee, die für den Weltverkehr allein in Betracht kommt. Ihre Küsten waren in der Hand von Holland, Hannover, Bremen, Hamburg und Dänemark. Deutschland hat nur einen großen Strom ganz, die Weser, alle andern sind an dem Unter- oder Oberlaufe in der Hand des Auslandes. Hier könnte ein größerer Zollverein also auch für Deutschland allerlei Nützlichliches schaffen. Selbstverständlich ist auch die Möglichkeit verschiedener Gütererzeugung und deren Verbreitung, die Ernährung großer Volksmengen auf der großen Bodenfläche der Zollunion größer als auf verschiedenen kleinern Gebieten, und damit auch vielleicht die geistige Leistungsfähigkeit.

Es lag vor allem in der Zeit, wo Österreich noch gewohnt war, in deutschen Angelegenheiten ein entscheidendes Wort mitzureden, nahe, der Idee, die im Zollverein verwirklicht worden war, eine größere Ausdehnung zu geben, und zunächst dachte man daran, daß Österreich selbst dem Zollverein beitreten solle. Das zu verhüten, ist eine der wichtigsten Aufgaben des preußischen Staates im Zollverein gewesen. Wenn Preußen unter Manteuffel und dem jüngst verstorbenen Delbrück im Zollverein freihändlerische Bahnen einzuschlagen begann, wenn man sogar mit Frankreich 1862 einen Handelsvertrag abschloß, so war immer der Wunsch maßgebend, das schutzzöllnerische Österreich von dem Zollvereine fernzuhalten. Als man dem verstorbenen Delbrück seinen Nekrolog schrieb und ihn als radikalen Freihändler bezeichnete, hatte man allerdings Recht, aber die Gerechtigkeit fordert es doch, hervorzuheben, daß seine freihändlerische Betätigung in den Zeiten des Zollvereins ebenso sehr der politischen Notwendigkeit wie der theoretischen wirtschaftlichen Überzeugung entsprang. Der Gedanke der mitteleuropäischen Zollunion ist aber bis auf den heutigen Tag lebendig geblieben, er hat immer noch eine Reihe von Anhängern, vor allem in Österreich, und der Grundstock bleiben immer Deutschland und Österreich. Der Vater des Gedankens ist der österreichische Handelsminister Bruck, der im Oktober 1849 die Handelsvereinigung der beiden Staaten als Programm aufstellte. Dieser Zollbund soll den innern, zollfreien Markt für die beiden Nationen erweitern, das politische und handelspolitische Gewicht nach außen stärken. Man sagt sich, ein Zollbund, der beide Staaten umfaßt, ist vom Weltmarkt unabhängiger als jeder der Staaten für sich. Je gefährdender die Konkurrenz der großen Länderkomplexe wie Rußland und die Vereinigten Staaten werde, die in sich selbst alle Bedürfnisse des Lebens und Schaffens befriedigen können, desto wichtiger werde es, ähnliche große Länderkomplexe in Europa auf dem Wege der Zollunion zu schaffen. Die Idee des mitteleuropäischen Zollvereins ist dann auch ausgedehnt worden auf Frankreich. Deutschland, Österreich und Frankreich sollen einen Zollbund mit innerm freiem oder nahezu freiem Verkehr bilden, der nur nach außen mit Hilfe einer gemeinsamen Zollpolitik seine Macht zeigt. Neuerdings hat man sogar davon gesprochen, auch die Niederlande, Belgien, Dänemark und die Schweiz in diesen Zollverein aufzunehmen.

Dieser Gedanke hat unzweifelhaft etwas Bestechendes, und wenn er sich verwirklichen ließe, würde er vielleicht auch Vorteile für die Volkswirtschaft dieser

Länder Mitteleuropas bieten. Zwar hat er noch nie die Regierungen der in Frage kommenden Länder offiziell beschäftigt, aber es ist auch in Deutschland noch gar nicht lange her, daß man diesen Plan ganz offen auch in den Parlamenten behandelte. Caprivi streifte ihn 1891, als er den Satz aussprach: „Wollen nun die europäischen Staaten ihre Weltstellung aufrecht erhalten, so werden sie nach meinem Dafürhalten nicht umhin können, sich eng aneinanderzuschließen, soweit sie nach ihren sonstigen Anlagen dazu geeignet sind.“ Und fast alle Parteien pflichteten ihm damals bei. Ähnlich äußerten sich der Abgeordnete Hammacher noch 1897 und in Österreich der Minister des Auswärtigen, Graf Goluchowski. Aber heute ist der Gedanke eines mitteleuropäischen Zollbundes weiter als je von der Verwirklichung entfernt. Wir sehen jeden Staat sich auf eigne Faust für die Erneuerung der Handelsverträge rüsten, und die geschichtliche Entwicklung der Dinge hat außerdem seit zehn Jahren eine starke Verschiebung zu Ungunsten solcher Pläne hervorgerufen. Die Handelsverträge tragen die Schuld daran. Noch vor seinem Handelsvertrage mit Deutschland schloß Rußland einen solchen mit Österreich, und damit allein war ein deutsch-österreichischer Zollbund schon unmöglich gemacht. Gerade Rußland war ja einer der Staaten, gegen den er sich richten sollte. Dann kam die Meistbegünstigung in den Handelsverträgen und wirkte ebenso; sie hinderte eine einheitliche auf sich selbst gestellte Wirtschaftspolitik eines solchen mitteleuropäischen Zollvereins. Die Behauptung, auch die Handelsverträge hätten einen Teil der Hoffnungen erfüllt, die man auf eine Zollunion setzt, ist dagegen mit einem Fragezeichen zu versehen. Sachlich ist das Entscheidende für die Unmöglichkeit, eine Zollunion der mitteleuropäischen Staaten herzustellen, daß sich keine Macht, die sich stark genug fühlt, große Politik zu treiben, freiwillig dieses Rechtes und seiner Vorteile begeben wird, sich in die Fesseln einer Zollunion wird schlagen lassen, die sie ihrer Selbständigkeit, wenigstens zum Teil, beraubt.

Der Zollunion mit Österreich stehn besonders wichtige Bedenken entgegen. Auch wenn wir Frankreich und andre Länder aus dem Spiele lassen, ist die Lösung des Problems schwer genug. Wir würden eine Zollunion mit einem Staate schließen, der innerlich nicht gefestigt ist, der keine nationale Grundlage hat. Wir brauchen nur an die Nationalitätskämpfe in Österreich zu erinnern, an den immerhin lockern Zusammenhang zwischen Österreich und Ungarn, gerade auch auf handelspolitischem Gebiet, um das klar zu machen. Die Verhältnisse liegen hier sogar ganz besonders schwierig. Österreich und Ungarn sind bekanntlich durch die pragmatische Sanktion von 1724 zu einer Monarchie mit Personalunion verbunden, in der Ungarn die volle Selbständigkeit erhalten blieb. Die auswärtigen Angelegenheiten, das Armeewesen, die Finanzangelegenheiten sind Gegenstand der gemeinsamen Gesetzgebung und Verwaltung. Über die andern Angelegenheiten, insbesondre auch über die Handelsangelegenheiten und die Zollgesetzgebung sollen von Zeit zu Zeit gemeinsame Grundsätze vereinbart werden. Über diesen sogenannten Ausgleich sind nun seit 1896 langwierige und wiederholt ernstlich unterbrochne Verhandlungen geführt worden und im Januar 1903 nach zweijährigem schwerem Kampfe zu Ende gekommen. Diese Vorgänge beweisen aber, wie außerordentlich schwierig gerade mit Österreich-

Ungarn ein Zollverein herzustellen wäre, da wir nicht mit einem, sondern mit zwei Ländern zu verhandeln hätten, deren Interessen ungleich sind, und die doch vor allen Verhandlungen zu einem Ausgleich gekommen sein müssen. Zwar die Gefahr bringt ein Zollbund nicht mit sich, daß er die politische Selbständigkeit jedes der beiden Teile an sich gefährdete, aber ein national eng geschlossnes, einiges Volk kann sich handelspolitisch nicht so eng mit einem innerlich so zerrissnen Volke verbünden, wie das in unserm Falle notwendig würde. Sodann haben die beiden Staaten eine ganz verschiedne innere Besteuerung. Osterreich hat z. B. das Tabakmonopol, Deutschland nicht. Die innere Besteuerung muß aber in beiden Staaten gleichmäßig sein, sonst sind einheitliche Zölle nicht denkbar. Deshalb sind auch seinerzeit beim Abschluß des deutschen Zollvereins eine ganze Anzahl von Abmachungen über die Herstellung gleichmäßiger innerer Steuern in die Verträge mit aufgenommen worden. Wenn ein Staat zu Gunsten des andern seine Besteuerung ändern, seine Steuern z. B. herabsetzen wollte, so müßte der Einnahmeausfall, auf den man im Interesse des Staatshaushalts nicht dauernd verzichten kann, durch neue Steuern auf andern Gebiete ersetzt werden. Und davor schreckt man meist zurück. Auch würden auf dem inneren Markte beider Länder auf einmal ganz andre Konkurrenzverhältnisse geschaffen. Die österreichische Eisenindustrie und Textilindustrie, die Lederindustrie des ungarischen Staates, die Gerste und andre Waren würden plötzlich zollfrei auf dem deutschen Markt erscheinen, umgekehrt unsre Erzeugnisse zollfrei auf dem österreichisch-ungarischen Markte, und das müßte zu großen Umwälzungen führen. Ähnlich würden die Verhältnisse bei einem Zollbunde mit der Schweiz, mit Holland und Belgien liegen. Man denke an die schweizerische Textil- und Maschinenindustrie, an die belgische Eisen- und Glasindustrie, an die holländische Heringsfischerei. Daß ein solcher Zollbund die Selbständigkeit der handelspolitischen Gesetzgebung stark vermindern würde, und zwar in beiden Staaten, kann man nicht leugnen. Ferner ist die Verschiedenheit der Währung in zwei Ländern wie Osterreich und Deutschland ein weiteres Hindernis, und schließlich ist die Frage, nach welchem Verfahren die Zölle an der gemeinsamen Außengrenze erhoben und verteilt werden sollen, nicht leicht zu lösen. Ähnlich hat sich die Kritik gegenüber dem Plane zu verhalten, Frankreich, die Schweiz, Holland und Belgien in den Zollverein hineinzuziehen.

Bei den zahlreichen engen Beziehungen, die wir zu den Niederlanden haben, ist es wohl angebracht, dem Gedanken eines deutsch-niederländischen Zollvereins eine besondre kurze Betrachtung zu widmen.

Im August 1899 tauchte dieser Gedanke scheinbar ganz spontan in der niederländischen Presse auf. In Wirklichkeit hatte die Erörterung dieses Themas aber ihre guten Gründe; es sprach aus ihr eine gewisse Sorge, hervorgerufen durch die letzten politischen Wirren. In Europa sind die kleinen Staaten, wie die Schweiz, Holland, Belgien, in ihrer Selbständigkeit nirgends bedroht. Anders dagegen, sobald sie einen wesentlichen Kolonialbesitz haben, ohne die physische Macht, ihn zu schützen. Das ist bei Holland der Fall. Der spanisch-amerikanische Krieg hat dort die Befürchtung wachgerufen, daß,

ebenso wie man Spanien seine Kolonien kurzer Hand abnahm, dies auch einmal Holland selbst in Ost- und Westindien passieren könne. Das einzige Mittel, den Gegner von einem solchen Schritte abzuhalten, ist, daß er die physische Macht auf der andern Seite fürchtet, und diese Macht glaubt man in einigen holländischen Kreisen zu gewinnen, indem man sich dem deutschen Zollverein anschließt. Dieser Glaube ist allerdings trügerisch, denn Deutschland würde es sich trotz eines solchen Zollvereins sehr überlegen, ob es sich in die Gefahren eines überseeischen Krieges zu Gunsten Hollands begeben könnte. Da müßte erst ein ganz anderer, staatsrechtlich viel engerer Zusammenhang zwischen beiden Staaten geschaffen sein. Der zweite Grund der Sorge in Holland ist die Einwirkung des Mittellandkanals im Zusammenhang mit dem Dortmund-Emskanal und der Weserkorrektur auf den Rheinverkehr von und nach Holland. Man sagt sich, wenn tatsächlich ein beträchtlicher Teil des Rheinverkehrs nach deutschen Häfen abgelenkt wird, so müssen die eignen holländischen Häfen veröden, vor allem Rotterdam müßte bedeutend zurückgehn. Da wäre es ein großer Vorteil, wenn Holland innerhalb der deutschen Zollgrenze läge, dann könnte es seinen Hafen Delfthyl am Ausgange der Ems entwickeln, und die Maßnahmen Deutschlands, den Verkehr vom Rheine auch mit Ausnahme-tarifen auf der Eisenbahn abzulenken, würden voraussichtlich dann als zwecklos unterbleiben. Ganz richtig ist diese Auffassung nicht, und wir glauben auch nicht, daß man in Holland nicht zu überschauen in der Lage ist, daß der Mittellandkanal, oder sagen wir zutreffender der Dortmund-Rheinkanal, in Wirklichkeit der holländischen Schiffahrt ebenso zugute kommen würde, wie der deutschen (man müßte denn eine Art Flaggenzoll für den Verkehr auf dem Kanal einrichten, woran doch nicht zu denken ist), daß diese Wasserstraße den Umschlag in den holländischen Häfen unmittelbar nicht beeinflussen würde. Nur soviel ist richtig, daß der Dortmund-Emskanal für ein gewisses westfälisches Industriegebiet den Verkehr nach Emden ablenken wird.

Der dritte Grund, der einen Teil der Holländer bestimmt, Freunde einer Zollunion mit Deutschland zu sein, entspringt der allgemeinen wirtschaftlichen Lage des Landes. Holland hat nächst England in Europa den Freihandel am folgerichtigsten entwickelt, und es kam dabei zu Reichtum, weil es die Rheinmündung besaß und Deutschland so zwang, sich seiner als Vermittler im auswärtigen Handel zu bedienen. Die eigne Industrie konnte sich aber bei solcher Handelspolitik wenig entwickeln. Nun kann aber Holland für sich aus zwei Gründen keine Schutzzollpolitik treiben. Die Schutzzölle würden seine Zwischenhandelsstellung empfindlich beeinträchtigen, und der Industrie nützen diese Schutzzölle nichts, denn der innere holländische Markt ist zu klein, als daß er den Absatz einer einigermaßen beträchtlichen Industrie stützen könnte. Ohne kaufkräftigen innern Markt ist aber auf die Dauer keine Ausfuhr möglich. Der Eintritt Hollands in den Zollverein würde alle diese Hindernisse mit einem Schläge beseitigen. Der Handel bleibt nach Deutschland zu ungehindert, die Industrie gewinnt die deutschen Schutzzölle und ein großes Absatzgebiet.

Auch die veterinärpolizeilichen Maßnahmen Deutschlands werden in Holland unangenehm empfunden. Die deutschen Grenzen sind gegen die Einfuhr

holländischen Viehs fast völlig gesperrt, damit die Seuchen bekämpft werden können. Ist Holland im deutschen Zollverein, so hat seine Viehproduktion voraussichtlich auch freien Zugang zum deutschen Absatzgebiet, und die holländischen Viehpreise würden steigen.

Auf deutscher Seite würden die Vorteile eines solchen Zollbündnisses darin liegen, daß wir die Rheinmündung in die Zollgrenze einbeziehen könnten. Schon Friedrich List hat darauf aufmerksam gemacht, daß „Deutschland ohne Holland mit einem Hause zu vergleichen sei, dessen Tür einem Fremden gehört.“ Die deutsche Industrie und das deutsche Kapital würden an den holländischen Häfen Unternehmungen ins Werk setzen können, die für die Ausfuhr besonders günstig lägen. Wir hätten in den holländischen Kolonien wertvolle Stützpunkte auf dem Weltmarkte gewonnen.

Für Deutschland entspränge einer Zollunion der weitere Vorteil, daß dann die Bahn leichter frei gemacht werden könnte für eine weitere Vertiefung des Niederrheins, sodaß er bis Köln eine vollwertige Seewasser Verbindung darstellte. Die Anfänge zu einer unmittelbaren Rhein-Seeschiffahrt sind zwar gemacht, es ist bekannt, daß nach England, Bremen, Hamburg und der Ostsee Rheineseeschiffe verkehren. Die geringe Tiefe des Rheins ist aber ein wesentliches Hindernis für die vollkommene Ausbildung dieses Verkehrsmittels, und heute hat Holland, ohne das eine Vertiefung des Niederrheins nicht erfolgen kann, das unmittelbare Interesse, sie zu verhindern, da es sonst in seinen Häfen mehr und mehr den Umschlag von und nach dem Rheine verlieren würde. Daß der Zollverein auch gewisse Vorteile für das Verhältnis des Eisenbahnverkehrs zum Rheinverkehr haben würde, wollen wir nur im Vorübergehn erwähnen. Es ist hier nicht der Ort, die Bekämpfung des Rheinverkehrs durch die preussischen Eisenbahnen eingehend darzustellen.

Ohne wirtschaftliche Verschiebungen würde ein solches Bündnis natürlich nicht bleiben, auch nicht in industrieller Beziehung. Die holländische Papierindustrie, die Heringsfischerei würden unsern entsprechenden Gewerben einen empfindlichen Wettbewerb bereiten, wenn ihre Waren zollfrei eingingen! Vor allem aber würde jedenfalls die deutsche Landwirtschaft gegen die zollfreie Einfuhr von Vieh und Viehprodukten aus Holland lebhafteste Bedenken äußern, obwohl die Gefahren dieses Wettbewerbs viel schlimmer aussehen, als sie tatsächlich sind. Der Vorteil, den die deutsche Industrie unmittelbar aus der Erweiterung des Absatzgebiets zieht, würde bald dadurch ausgeglichen sein, daß in Holland eine eigne Industrie entstände und dann das örtliche Bedürfnis nach Waren selbst deckte.

In Deutschland steht man diesem Plane zurückhaltend gegenüber. Die Hoffnungen, die die Holländer auf eine militärisch-politische Unterstützung Deutschlands bei einem Angriff auf ihre Kolonien setzen, können wir nicht nähren, wir werden uns sehr hüten müssen, in der auswärtigen Politik die Eifersucht anderer Großstaaten zu erregen. Unsere Industrie muß sich sagen, ein Zollverein kann auch einmal wieder auseinandergehn, und dann kann Holland mit unsrer Hilfe eine eigne Industrie herangezogen haben, die der unsern Konkurrenz macht. Ferner ist auch hier die Frage schwer zu lösen, welche Form

der Zollverein haben sollte. Schließlich würde Holland eine Einwirkung auf die deutsche Handelspolitik verlangen, und die könnten wir nicht gewähren. Wir sind froh, daß wir Österreich nicht mehr im Zollverein haben, daß die Tage des Zollparlaments vorüber sind, wo ein Staat den andern hemmte. Also auch für diesen Plan gilt, daß bis zu seiner Durchführung noch viel Wasser den Rhein hinunterfließen wird, und schließlich müßte immer der entscheidende Antrag von Holland selbst ausgehen, schon damit wir uns davor schützen, daß man behauptet, wir hätten Annexionsgelüste auf Holland. Das ist eigentlich der hauptsächlichste Grund für die deutscherseits beobachtete Zurückhaltung. Man kennt die übrigens vollständig unbegründete Empfindlichkeit der Holländer, in allen solchen Anregungen rein wirtschaftspolitischer Art eine Gefahr für ihre nationale Selbständigkeit zu sehen, und verzichtet deshalb in sorgfamer Schonung dieser Gefühle sogar auf die theoretische Erörterung dieser Gedanken, geschweige denn, daß man einen Versuch machte, praktisch für ihre Verwirklichung zu arbeiten, trotzdem daß die Gründe, die für einen deutsch-niederländischen Zollverein sprechen, entschieden gewichtiger sind, wenigstens auf niederländischer Seite, als die Gründe, die wir eben dagegen angeführt haben. Mit großer Befriedigung würden es jedoch alle Handelskreise in Deutschland begrüßen, wenn endlich ein ohne weiteres durchführbarer Postvertrag zwischen den Niederlanden und Deutschland zustande käme, der eine entsprechende Ermäßigung der Portosätze brächte. Auch ein Übereinkommen über den Fernsprechverkehr ist schon längst eine Notwendigkeit.

(Schluß folgt)



Der Malmöer Pfandvertrag von 1803

Von Edgar Leo



enn man die Geschichte der alten Hansestädte liest, so dürfte man schwerlich eine interessantere finden, als die von Wismar, dem jetzt zweitgrößten Handelsplatz an der mecklenburgischen Ostseeküste. Wismar war einst neben Lübeck die mächtigste Stadt des kriegsgewaltigen Hansabundes, der im vierzehnten Jahrhundert als die erste Macht des Nordens anerkannt wurde, und der sogar eine Zeit lang das Recht hatte, auf die Königswahlen der nordischen Länder entscheidend einzuwirken. Großer Reichtum wohnte damals in den Mauern Wismars. Durch zahlreiche der Stadt gewährte Privilegien war Wismar, das 1229 das erstemal erwähnt wird, schnell emporgeblüht. In dem prächtigen, hauptsächlich durch die Insel Boel geschützten Hafen, einem der besten deutschen Häfen überhaupt, fuhren alljährlich Hunderte von Schiffen ein und aus. Ihr Kurs ging sowohl nach dem hohen Norden als auch nach dem Orient, und Schätze über Schätze brachten sie heim. Stolze Bauten wurden geschaffen, Bauten, die noch heute ebenso sehr von dem Reichtum der Bewohner